

# Kolding Folkeblad.

Nr. 195.

Fredag den 24. August 1917.

46. Aarg.

Fredag den 24. August 1917

## Begyndelsen til Trolldhedebanen.

—  
For over 34 Aar siden.  
—

I Morgen, Lørdag, aabnes Kolding—Trolldhedebanen for den regelmæssige Drift, og det kan i den Anledning være ganske morsomt at kaste et Blik paa de allerførste Arbejder for en saadan Bane fra Kolding mod Nordvest, ikke mindst fordi det er saa længe siden, at de fleste har glemt, hvorledes og naar denne første Begyndelse var.

Den første Agitation for en Bane fra Kolding i den Retning begyndte 1883, da der i det hele taget toges fat paa Privatbaneplaner i det østlige Jylland. Først kom Horsens med Bjerreherredsbanen, og da Amtsraadets Tilskud til denne Bane vedtoges, sagde de Amtsraadsmedlemmer, der havde stemt derimod, at nu kunde Amtsraadet ikke længere nægte at gaa med til noget privat Baneanlæg, og da Tjørringbanen kom, gik de derfor med til denne.

Begyndelsen til

## Trolldhedebanen

—  
For over 34 Aar siden  
—

I Morgen, Lørdag, aabnes Kolding—Trolldhedebanen for den regelmæssige Drift, og det kan i den Anledning være ganske morsomt at kaste et Blik paa de allerførste Arbejder for en saadan Bane fra Kolding mod Nordvest, ikke mindst fordi det er saa længe siden, at de fleste har glemt, hvorledes og naar denne første Begyndelse var.

Den første Agitation for en Bane fra Kolding i den Retning begyndte 1883, da der i det hele taget toges fat paa Privatbaneplaner i det østlige Jylland. Først kom Horsens med Bjerreherredsbanen, og da Amtsraadets Tilskud til denne Bane vedtoges, sagde Amtsraadsmedlemmer, der havde stemt derimod, at nu kunde Amtsraadet ikke længere nægte at gaa med til noget privat Baneanlæg, og da Tjørringbanen kom, gik de derfor med til denne.

Saa kom Vejle med sin Bane, og man blev derved alarmeret i Kolding og mente, at man ogsaa maatte med. Samtidig kom der en anden Strøm nordfra, som ønskede en Bane fra Silkeborg nedefter til Lunderskov. Koldingenserne ansaa dengang en saadan Bane for ruinerende for Kolding.

Der blev nu afholdt en Mængde Møder, navnlig af Konjul H. H. Grau i Kolding, og han fik stor Tilslutning for en Bane fra Kolding imod Nordvest. Der blev af Kolding Byraad nedsat et Jernbaneudvalg bestaaende af 5 Medlemmer (S. W. Bruun, J. L. Hansen, A. L. Johansen, Busse og Grau) med Grau som Formand. Udvalget var ikke altid enigt. — Det var her, Busse engang karakteriserede Graus Ledelse efter samme System som „en Selvherskers over alle Russere.“ — Udvalget indtog en afventende Stilling, men Beboere i den nordlige Bydel viste stor Interesse for at faa en Station i denne Bydel. De tegnede sig for et Tilskud paa 100,000 Kr., naar Endestationen kunde komme til at ligge ved Laasby.

Saa kom Vejle med sin Bane, og man blev derved alarmeret i Kolding og mente, at man ogsaa maatte med. Samtidig kom der en anden Strøm nordfra, som ønskede en Bane fra Silkeborg nedefter til Lunderskov. Koldingenserne ansaa dengang en saadan Bane for ruinerende for Kolding.

Der blev nu afholdt en Mængde Møder, navnlig af Konsul H. H. Grau\* i Kolding, og han fik stor Tilslutning for en Bane fra Kolding imod Nordvest. Der blev af Kolding Byraad nedsat et Jernbaneudvalg bestaaende af 5 Medlemmer (S. W. Bruun, J. L. Hansen, A. L. Johansen, Busse og Grau) med Grau som Formand. Udvalget var ikke altid enigt. - Det var her, Busse\* engang karakteriserede Graus Ledelse efter samme System som "en Selvherskers over alle Russere."

Udvalget indtog en afventende Stilling, men Beboere i den nordlige Bydel viste stor Interesse for at faa en Station i denne Bydel. De tegnede sig for et Tilskud paa 100,000 Kr., naar Endestationen kunde komme til at ligge ved Laasby.

- Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane** (TKVJ) – eller **Troldhedebanen** –
- var Danmarks længste privatbane -
- med hovedstrækningen - **Troldhede-Grindsted-Kolding** (1917-68) -
- og sidebanen **Gesten-Vejen** (1917-51).

Udvalget og Grau kunde stadig ikke samarbejde, og til sidst fik Grau en dygtig Ingeniør, Ohrt, til at udarbejde nøjere Planer for en Bane mod Nordvest. Grau mødte med disse Planer — Udarbejdelsen kostede ca. 1600 Kr. — paa et stort Møde paa Kolding Raadhus, og da hans Opposition spurgte, hvem der skulde betale Ohrts Planer, svarede Grau: Vil ingen andre, saa vil jeg!

Ohrts Planer gik ud paa følgende: Banen skulde udgaa fra en Station ved Laasbygades nordlige Ende til Paaby, østen om Stallerup Sø, østen om Aagaard, vesten om Starup Kirke, norden om Gravens, sønden om Hesselballe og Borlev til Randbøl og videre, til den skar Landevejen mellem Varde og Vejle, hvor Endepunktet skulde være. Banens Længde var sat til  $5\frac{1}{4}$  Mil. Et Sving mellem Almind og Viuf var ogsaa paa Tale, men vilde forøge Længden med  $\frac{1}{2}$  Mil.

Ohrt havde ogsaa overvejet en Plan med at føre en Linie op gennem Bramdrupdamdalen; men „da en saadan Linie vilde ødelægge Byens Lystanlæg,“ havde han opgivet denne Plan. Der skulde ved Banen være 10 Holdepladser, og Sporvidden var tænkt som Statsbanens. Bekostningen var sat til 1,230,000 Kr., naar Staten overtog Halvdelen af Ekspropriationen.

Udvalget og Grau kunde stadig ikke samarbejde, og til sidst fik Grau en dygtig Ingeniør, Ohrt, til at udarbejde nøjere Planer for en Bane mod Nordvest. Grau mødte med disse Planer - Udarbejdelsen kostede ca. 1600 Kr. - paa et stort Møde paa Kolding Raadhus, og da hans Opposition spurgte, hvem der skulde betale Ohrts Planer, svarede Grau: Vil ingen andre, saa vil jeg!

Ohrts Planer gik ud paa følgende: Planen skulde udgaa fra en Station ved Laasbygades nordlige Ende til Paaby, østen om Stallerup Sø, østen om Aagaard, vesten om Starup Kirke, norden om Gravens, sønden om Hesselballe og Borlev til Randbøl og videre, til den skar Landevejen mellem Varde og Vejle, hvor Endepunktet skulde være. Banens Længde var sat til  $5\frac{1}{4}$  Mil. Et Sving mellem Almind og Viuf var der ogsaa paa Tale, men vilde forøge Længden med  $\frac{1}{2}$  Mil.

Ohrt havde ogsaa overvejet en Plan med at føre en Linie op gennem Bramdrupdamdalen; men „da en saadan Linie vilde ødelægge Byens Lystanlæg,“ havde han opgivet denne Plan. Der skulde ved Banen være 10 Holdepladser, og Sporvidden var tænkt som Statsbanens. Bekostningen var sat til 1,230,000 Kr. naar Staten overtog Halvdelen af Ekspropriationen.

Grau gjorde som bekendt et stort Arbejde for denne Linie. Han talte og agiterede, og Landboerne raabte Hurra for „æ Konsul“, thi Agitation forstod han som faa eller ingen. Men Resultatet naaede han ikke, og formentlig maatte Grau staa ved sit Løfte om at betale Ohrts i Guldsnit indbundne Planer og Overslag, der mærkelig nok synes forsvundne.

Jernbaneplanerne hvilede saa til Halvfemserne, da de atter kom op under Kamp med Vejle. Da Vejle fik sin Bane til Vandel, resignerede Kolding med E g t v e d b a n e n. Baneplanerne L u n d e r s k o v—K a n d b ø l, der langt senere fristede samme Skæbne som Graus første Planer, falder helt op i de senere Aar, og for ikke at mane gamle Stridigheder op igen skal jeg standse Banehistorien her.

Men nu, da Troldhedebanen aabnes, skal Graus Værk alligevel mindes.

**P. Eliassen.**

Grau gjorde som bekendt et stort Arbejde for denne Linie. Han talte og agiterede, og Landboerne raabte Hurra for "æ Konsul", thi Agitation forstod han som faa eller ingen. Men Resultatet naaede han ikke, og formentlig maatte Grau staa ved sit Løfte om at betale Ohrts i Guldsnit indbundne Planer og Overslag, der mærkelig nok synes forsvundne.

Jernbaneplanerne hvilede saa til Halvfemserne, da de atter kom op under Kamp ved Vejle. Da Vejle fik sin Bane til Vandel, resignerede Kolding med E g t v e d b a n e n. Baneplanerne L u n d e r s k o v—R a n d b ø l, der langt senere fristede samme Skæbne som Graus første Planer, falder helt op i de senere Aar, og for ikke at mane gamle Stridigheder op igen skal jeg standse Banehistorien her.

Men nu, da Troldhedebanen aabnes, skal Graus Værk alligevel mindes.

**P. Eliassen.**

### **Hans Henrik Grau** (1816-1885)

Erhvervsmand, svensk-norsk vicekonsul, foreningsmand og politiker.

I alt var han involveret i bygningen eller ombygningen af 300 ejendomme i Kolding.

1856-1859 indvalgt i borgerrepræsentationen og fra 1865 til sin død i flere perioder i Kolding Byråd.

Hans virke her var præget af hans selvstændige meninger, ualmindelige energi -

- og en vedvarende oppositionsløst.

Byens borgerskab opfattede ham ofte som en krakiler.

Han var venstremand og støttede Chresten Berg.

Et af tidens store emner var jernbanesagen.

Med Graus økonomiske interesser i byens nordvestlige del -

- var han en stærk tilhænger af, at statsbanestationen skulle ligge i nordbyen -

- men den kom som bekendt til at ligge ved havnen.

Ved Gadenavnereformen 1937 fik han Konsul Graus Gade opkaldt efter sig -

- og hans hustru er mindet med navnet Katrinegade.

### **Jacob Henrik Busse** (1835-1920)

Bankdirektør, senere forligsmægler, medlem af Kolding byråd 1882-1888.

Oplysninger fra KoldingWiki